

AR03

Annual Report
1975

AIR
CANADA



Table of Contents

- 2 Board of Directors; Officers
- 3 Report of the Board of Directors
- 13 Statement of Income and Retained Earnings
- 14 Balance Sheet; Auditors' Report
- 16 Statement of Changes in Financial Position
- 17 Notes to Financial Statements
- 20 Ten-Year Review
- 22 Air Canada Destinations

Glossary of Terms

All-Up Weight Load Factor
(%) the ratio:

$$\frac{\text{Revenue ton miles}}{\text{Available ton miles}} \times 100$$

Available Seat Miles

Total seats available for revenue passengers multiplied by the number of miles those seats are flown. A measure of passenger capacity.

Available Ton Miles

Number of tons available for the carriage of passengers, cargo and mail, multiplied by the number of miles this capacity is flown. A measure of overall capacity.

Express Ton Miles

Freight Ton Miles

Mail Ton Miles

Tons of the applicable commodity carried, multiplied by the miles they are flown. Measures of commodity traffic.

Operating Margin

Operating profit as a percentage of operating revenues.

Passenger Load Factor

(%) the ratio:

$$\frac{\text{Revenue passenger miles}}{\text{Available seat miles}} \times 100$$

Return on Investment

Net income after income tax plus net interest expense before income tax expressed as a percentage of average investment. Investment is the sum of long-term debt and shareholders' equity.

Revenue Passenger Miles

Total revenue passengers carried multiplied by the number of miles they are flown. A measure of passenger traffic.

Revenue Ton Miles

Total tons of all revenue traffic carried multiplied by the miles they are flown. An overall measure of traffic.

Yield

Average revenue per revenue passenger mile or revenue ton mile.

Year at a Glance

	1975	1974	Change %
<i>Financial</i>			
Operating Revenues	\$ 957,180,000	\$848,582,000	13
Operating Expenses	917,876,000	814,726,000	13
Net (Loss) Income	(12,473,000)	(9,225,000)	
Invested Capital at Year-End	1,042,854,000	937,616,000	11
Return on Investment	5.1%	5.0%	
<i>Operations</i>			
Revenue Passenger Miles* (000)	10,110,076	10,268,087	(2)
Passenger Load Factor*	58%	64%	
Yield per Revenue Passenger Mile*	7.78¢	6.90¢	13
Total Available Ton Miles (000)	3,075,120	2,820,776	9
Operating Expense per Available Ton Mile	29.85¢	28.88¢	3
Personnel at Year-End	20,589	21,167	(3)

* Scheduled Services only

Board of Directors**Appointed by Governor-in-Council:*

William R. Allen, Q.C.
Toronto
J. J. Cruickshank
Halifax
George Heffelfinger
Winnipeg

Elected by the Shareholders:

David A. Anderson, Q.C.
Toronto
Pierre Des Marais II
Montreal
L. C. L. Jolivet
Vancouver
André Monast, Q.C.
Quebec City
Pierre Taschereau, Q.C.
Montreal

Officers*

Pierre Taschereau, Q.C.
Acting Chairman of the Board
and Chief Executive Officer
R. T. Vaughan, Q.C., LL.D.
President

P. J. Chartrand
Vice President
Personnel and Organization Development
M. H. Cochrane
Vice President
Finance
Maurice d'Amours
Group Vice President
Sales and Services
K. J. Davis
Vice President
Flight Operations
M. E. Fournier
Secretary
C. H. Glenn
Vice President
Fleet Planning
Pierre Jeannot
Vice President
Computer and Systems Services
John W. McGill
Vice President
Marketing
I. E. McPherson
General Counsel
K. E. Olson
Vice President
Purchasing and Facilities
L. M. Raverty
Vice President
Maintenance
H. N. Seath
Controller

Claude I. Taylor**
Vice President
Public Affairs
D. C. Tennant
Group Vice President
Technical Services

D. Bryce-Buchanan
Vice President
Eastern Region
J. M. Callen
Vice President
Central Region
F. C. Eyre
Vice President
European Region
J. P. Labrie
Vice President
United States and Southern Region
H. D. Laing
Vice President
Western Region

Executive Offices:
1 Place Ville Marie
Montreal H3B 3P7
Quebec

To The Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir:

The Board of Directors of Air Canada is pleased to submit its annual report for 1975.

A net loss of \$12,473,000 was recorded for the year, representing a deterioration of \$3,248,000 from the 1974 loss of \$9,225,000. While this was the largest deficit in the corporation's history and the third in the last ten years, it must be viewed in the industry context as many international carriers incurred substantial losses during this period of intense economic pressures.

The Canadian economy, which exhibited only a minimal gain in 1974 after five years of satisfactory growth, remained flat in 1975 and experienced no growth in real terms. This factor, coupled with setbacks in the economies of Canada's trading partners, adversely affected business and leisure travel, as well as the movement of commodities. Thus, the company's scheduled passenger and cargo traffic each declined by 2%.

Continuing high inflationary rates in general and the further steep rise in fuel prices in particular, relentlessly forced the corporation's costs upwards during the year, while suppressing revenues by eroding discretionary funds available to the public for air transportation.

Revenue

Operating revenues increased 13% to reach a total of \$957 million in 1975.

An average 12% yield increase on all transportation revenue contributed a revenue gain of \$102 million over 1974. Traffic development on charter services outweighed decreases in scheduled traffic, producing a net transportation revenue growth of \$105 million. Other revenue increased by \$4 million.

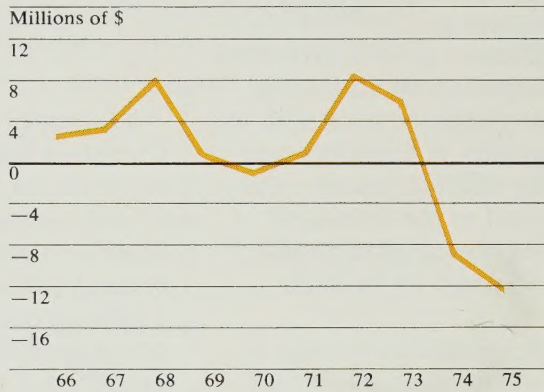
Although system traffic declined 2%, total scheduled passenger revenue improved by 11% as yield per revenue passenger mile rose from 6.90¢ to 7.78¢, a gain of 13%. The yield increase on Canadian operations was 12%, with traffic up 1%. Traffic and yield increases on Southern services were 5% and 14% respectively, while United States routes realized a 5% traffic gain and a 3% yield improvement. Atlantic revenue remained relatively constant compared to 1974 as yield gains were almost entirely offset by a 12% decrease in traffic. This serious traffic contraction outweighed the slight growth achieved in other services, producing the overall system decline.

Expenses

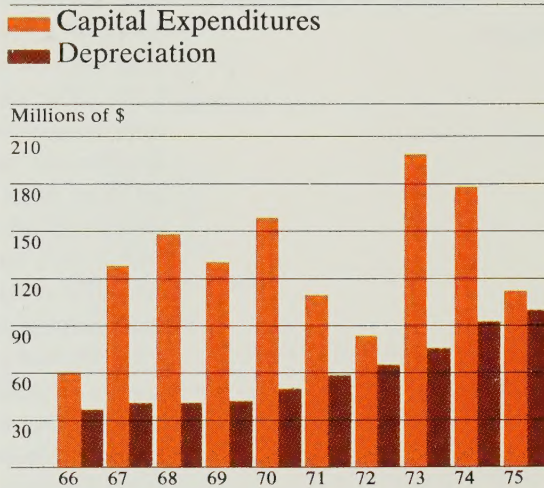
Operating expenses were \$918 million in 1975, an increase of 13% over the previous year.

Although the average employee total of 21,293 was reduced by 2% from the 1974 level, wages and benefits rose by \$45 million or 13% and accounted for 42% of the increase in operating expenses.

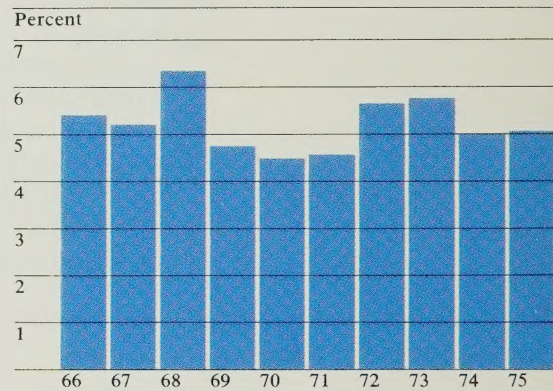
Net Income or Loss 1966-1975



Capital Expenditures and Depreciation 1966-1975



Return on Investment 1966-1975

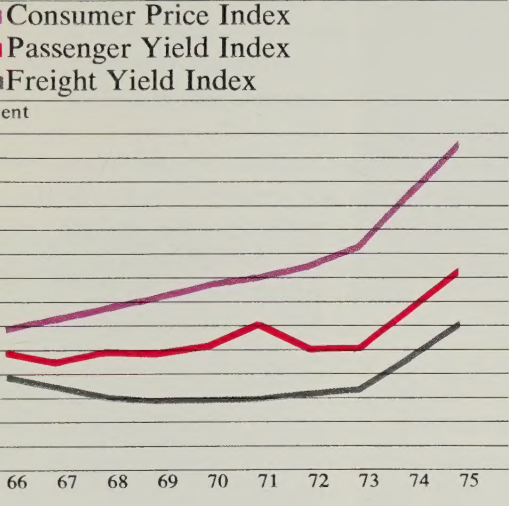


The uncontrollable cost escalation of aviation fuel continued to be a major financial burden, rising \$31 million, or 23% over 1974. While a portion of the additional expense was attributable to increased flying, some 91% was due to price inflation.

Depreciation and obsolescence charges were up by \$7 million or 8%, due to the introduction into service of additional aircraft in 1975, and use for a full year of aircraft acquired during 1974.

Long-term debt interest rose by more than \$8 million, up 15%. The increase in interest costs which was virtually all attributable to additional long-term debt, was held to an absolute minimum through sale and lease-back financing of aircraft.

**Air Canada Yields
vs. Consumer Price Index
1966-1975, 1961 = 100**



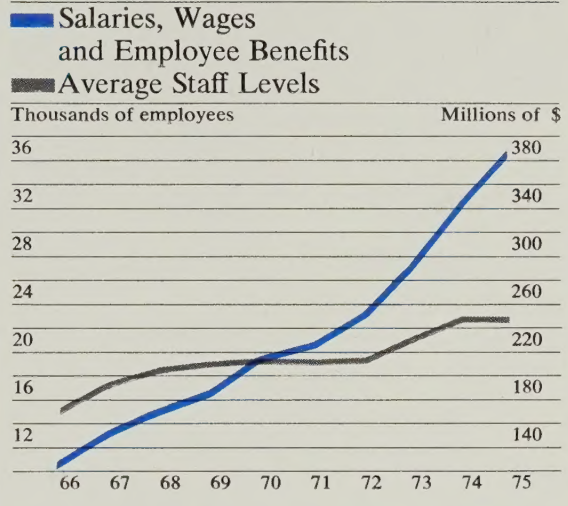
Financial Position

Total corporate assets rose by \$130 million or 11% to \$1,298 million. Property and equipment at year end totalled \$948 million after deducting accumulated depreciation. Expenditures on new property and equipment amounted to \$120 million and included progress and final payments on ten previously ordered aircraft.

Long-term debt was increased by \$118 million, improving the company's working capital from \$27 million at the close of 1974 to \$99 million as 1975 ended. The sale and lease-back of 13 aircraft to major Canadian financial institutions yielded \$158 million which represented more than 90% of the long-term funds raised during 1975. A further \$7 million was borrowed from the United States Export-Import bank and, under an arrangement with the Canadian Government, \$5 million was advanced to the corporation for the expansion of line maintenance facilities in Winnipeg. Because of the development of aircraft leasing arrangements, the need for financing from the Federal Government, the traditional source of the airline's long-term financing requirements, has been virtually eliminated for the current year and in the foreseeable future. The only federal funds received this year are expressly for the Winnipeg line maintenance hangar.

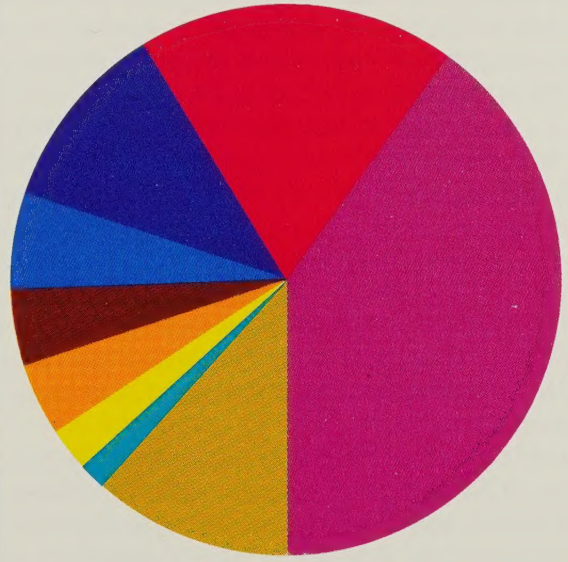
If Air Canada had a more conventional debt/equity ratio of 50/50 the company would have reduced interest expenses by more than \$30 million and shown a net profit of about \$2.9 million.

**Salaries, Wages and Employee Benefits and Average Staff Levels
1966-1975**



Operating Expenses

	(\$000)	% of total
Salaries, Wages and Benefits	\$371 182	40.4
Fuel and Oil	169 942	18.5
Depreciation and Obsolescence	101 195	11.0
Rent, Utilities and Communications	51 013	5.6
Materials, Supplies and Services	40 011	4.4
Sales Commission	36 657	4.0
Landing Fees and Terminal Assessments	24 212	2.6
Advertising and Promotion	16 161	1.8
Other Operating Expenses	107 503	11.7
Total Operating Expenses	917 876	100%





Affiliated Companies

Air Canada has a number of intercompany relationships in allied fields.

Two of those affiliations represent investments carried at cost. Airtransit Canada is a wholly owned subsidiary incorporated for the purpose of the establishment, operation and development of a demonstration STOL system between Montreal and Ottawa. The service is scheduled to terminate in April, 1976 and all operating losses have been or will be absorbed by the Government of Canada.

Air Canada owns a 26 per cent interest in Air Jamaica (1968) Limited, the national carrier of Jamaica, with the majority interest held by the Government of Jamaica. Through the years, Air Canada has provided managerial and technical services under contract including aircraft overhauls. The total investment and non current receivables at December 31, 1975 include \$4.6 million, representing the residual investment in preferred shares which is being purchased by the Jamaica Government over the period to 1979.

A number of investments in associated companies have been made by CN Realities Limited, with funds advanced by the airline.

These include Allied Innkeepers (Bermuda) Limited which owns hotels in the Caribbean. CN Realities owns one third of the equity shares in this company. Because of operating losses, Air Canada made a provision in 1973 against the non recovery of its \$240,000 advance made in 1972. Airline Maintenance Buildings Limited, which owns facilities at Toronto International Airport, is wholly owned by CN Realities. No significant profits or losses have accrued to date.

Matac Cargo Limited, jointly owned by CN Realities and Marathon Aviation Terminals, was formed for the purpose of constructing and operating cargo and other facilities at Mirabel International Airport. Operations commenced in late 1975.

Venturex Limited, wholly owned by CN Realities, was established to operate ABC charters under the air carrier regulations using Air Canada aircraft and is also involved in planning and operating ground reception services. Air Canada has made provision in its 1975 accounts, subject to approval of the Canadian Transport Commission, for certain expenditures made by Venturex with respect to ABC charters operated by Air Canada.

Markets – Canada

Economic conditions prevented the airline from attaining forecast passenger traffic levels, targets that were themselves well below traditional growth rates.

The company carried 7.9 million passengers on domestic services, virtually the same as in 1974.

The quality and scope of the airline's services made significant progress, with the addition of new routes, the scheduling of more direct flights between major Canadian cities, the deploying of new Boeing 727 aircraft and the general improvement of customer services.

At the outset of the year, the decline in anticipated traffic made it necessary to introduce modifications to the domestic services schedule, but flight cancellations were generally limited to some off-peak weekend services on short-haul, inter-city routes in Quebec and Ontario. Some daily services were removed between Montreal and Toronto.

It is particularly gratifying that in 1975 the company moved to the forefront of on-time reliability within the North American airline industry, with some 90% of its flights operating within 15 minutes of schedule. This achievement is testimony to the skill and effort of Air Canada personnel engaged in all phases of the airline's operations.

With the introduction of the summer schedule, in April, came the inauguration of daily operations between Charlotte-town, Ottawa and Toronto, completing Air Canada service to all ten provincial capitals.

Additional 132-seat Boeing 727s replaced the 95-seat DC-9s on a number of services, including some flights between Ottawa and Toronto. The trijet 727 was also scheduled for the first time on routes



between Toronto and Winnipeg, Edmonton and Winnipeg, Vancouver and Winnipeg and Saskatoon and Toronto.

Non-stop flights, introduced during the summer peak, included a third daily service between Toronto and Vancouver; a third Ottawa to Winnipeg frequency; new daily services from Toronto to the Atlantic Canada destinations of Saint John, Fredericton and St. John's; a second daily frequency linking Ottawa and Halifax and a daily Ottawa to Edmonton flight.

In late summer, traffic weakness again required adjustments to the amount of capacity offered. Although the majority of Canadian services were unaffected, there were a number of consolidations and cancellations.

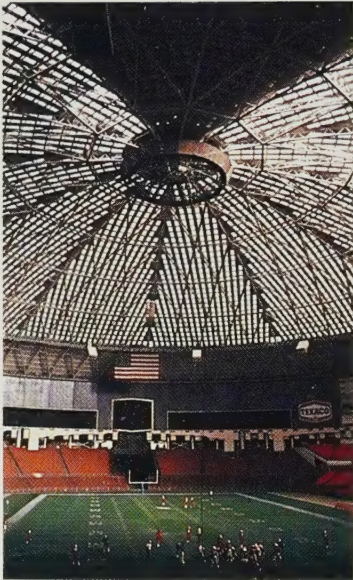
Continuing inflationary pressures required Air Canada and other carriers to seek an increase in domestic fares in April. The filing was based on a formula to more closely relate the price of air transportation to the pattern of cost on various route lengths. Following a Federal Government request to reassess certain of the proposed increases, Air Canada modified

the new fare levels on 18 short-haul routes, limiting the increase to \$5.00.

In a move to stimulate air travel within Canada during the normally slow fall and winter periods, the company introduced innovative discount fares on both short and long-haul routes. Effective September 8, off-peak period excursion fares were made available at unprecedented 35 per cent discounts. As well, the airline's youth standby fare was revised to allow a 50 per cent discount compared to the previous 20 per cent reduction.

Markets – International

World-wide recession severely impacted on international airline passenger traffic. For Air Canada this was particularly evident on the routes to Europe and the United Kingdom, where traffic was down 20% and 7% respectively.



A total of 2.5 million passengers were carried on the company's flights to the United States, the United Kingdom and Ireland, Europe and the Caribbean, a decrease of 4% from the previous year. Passengers on routes to the United States totalled 1.3 million showing a 5% decrease. On Caribbean routes .7 million passengers were carried, an increase of 2%, and on all transatlantic services there was a 12% decrease.

Flight schedules to international destinations were adjusted, where possible, to eliminate unproductive services. Again, the airline's overseas routes were most seriously affected by the shortfall of traffic. Discouraging traffic forecasts delayed the planned introduction of Air Canada service to some international destinations, although certain prime routes were added to the airline's network.

Service began on July 1 between Toronto, Dallas/Fort Worth and Houston. Inauguration of this route represented further implementation of the 1973 Canada-United States bilateral air agreement. Three more direct links will be available for development in 1976.

Uncertain market conditions caused the company to defer the planned start of a summer service to the cities of Portland and Bangor in Maine. Air Canada will undertake to develop this low volume transborder route when it is commercially feasible to do so.



On November 3 service was inaugurated between Montreal and the French Antilles islands of Guadeloupe and Martinique.

Discounted transborder fares, comparable to the 35% excursion reductions introduced earlier on Canada routes, were extended to flights to the United States in October. The goal again was to stimulate off-peak travel, particularly during the fall and winter periods.

New Directions

The company continued to explore areas of related travel industry activity and, by innovative use of its technical competence and employee skills, to broaden the scope of its services to the public.

Airtransit Canada, the experimental short take-off and landing service between Ottawa and Montreal, continued to test this new technology and its market potential. In keeping with its experimental nature, Airtransit followed a concept of demand scheduling, introduced variable peak period pricing, and attracted added revenues through a premium small package service introduced in August. The unique airline carried some 93,600 passengers during the year.

Air Canada's industry leadership in the application of computer technology to airline needs was further extended during the year. Automatic ticket printing and fare calculation was finalized at airport and city ticket office locations of three major Canadian cities, reducing passenger waiting time and improving the airline's productivity. Transair became the latest regional airline customer for Air Canada's computerized reservations services with

on-line operation to begin in the spring of 1976. The sale of such services, on a commission basis, was further expanded to travel agents in Canada, making available the most advanced techniques for dealing with the passenger and the airline.

Higher capacity computers, ordered earlier to cope with future reservations requirements, were introduced into service in the latter part of the year. On completion of the phase-in period early in 1976, the capacity and speed of the system will be increased some 40%.

A significant advancement in cargo control and accounting was achieved with the introduction of the computerized ACCESS (Air Canada Cargo Enquiry and Service System) process. This sophisticated procedure provides the ability to monitor the movement of air freight shipments at all times over company routes and eliminates much of the paperwork associated with cargo handling.

In association with Canadian National, the airline continued to provide transportation and associated advisory services through CANAC Consultants Limited. Active 1975 projects included work in Canada, South America, Africa, and the Caribbean, with developmental undertakings in the Middle East and Asia. A program developed for Tanzanian Air Services continued during the year. Another CANAC air project was a fleet planning study for Air Niugini, the national carrier of Papua New Guinea.

Air Cargo and Mail

The volume of air freight and express declined by 2%. Mail volume fell by 3%, due to the 42 day Canadian postal strike.

Regina was added to the growing number of Canadian communities on the freighter network. The company's new passenger-cargo combination 747 aircraft began service between Toronto, London and Frankfurt carrying three million pounds by year end. At the same time it offered winter passenger service with wide-body aircraft for the first time on this route.

Sea-air traffic from the Orient to Europe, moving by ship to Vancouver and onward via Air Canada, continued to grow. Freight charters provided a strong base for sea-air service to off-line points in Africa, and for general commodities and live cattle shipments that contributed to Canada's export drive. Specialized commodities for European markets such as lobsters from the Atlantic Provinces and meat products from both western and eastern Canada, moved in record numbers.



Air Canada operated its first round-the-world freight charter in 1975, matching the needs of separate shippers to transport commodities from Canada's west coast to Africa and returning from the Far East to Eastern Canada.

The transfer of all-freighter operations at Montreal to the curfew-free Mirabel Airport allowed improved schedule flexibility.

Expedair, Air Canada's guaranteed small package service, was made available to shippers at all North American points served by the airline. Designed for customers with particular shipping needs, the successful program was extended to the Caribbean as well, making Air Canada the first airline to offer an international parcel service.

Fleet and Facilities

Additions to the fleet during the year included a passenger-cargo combination 747 capable of operating in a variety of configurations that range from all-passenger to a half-freight load on its main deck. First of its kind off the assembly line, it differs from other convertible or combination aircraft with its extra large cargo door allowing passengers to ride in the forward part of the cabin while cargo is carried in the rear.





Air Canada's fleet was further augmented by nine Boeing 727 trijets, put into operation to replace or complement DC-9 service on a number of North American routes.

The oldest DC-8s, those powered with Rolls-Royce Conway engines, were largely withdrawn from service during the winter months, beginning late in 1975, and held in reserve for the following year's peak traffic requirements. Four of these aircraft are to be used exclusively for charter work.

At year end, Air Canada's fleet consisted of 120 aircraft: six Boeing 747s, 10 Lockheed L-1011s, 37 Douglas DC-8s, 14 Boeing 727s, and 53 Douglas DC-9s. In addition, two L-1011s were leased for the peak summer traffic periods only.

With the opening of Montreal's Mirabel Airport, the company occupied its new 75,000-square-foot cargo handling building, one of the most efficient complexes of its kind in the world. Containing facilities capable of processing about 1.3 million pounds of air cargo every four hours, it permits even a giant 747 cargo aircraft to be off-loaded and loaded again in approximately 60 minutes.

Functional specifications were completed and site preparation began for the new line maintenance hangar being built at Winnipeg, scheduled to be opened in the fall of 1977.

Personnel

Employees numbered 20,589 at December 31, down 3% from the 1974 year end total.

Air Canada's enduring strength lies in its human resources. These men and women are to be commended for their performance in a demanding period for the industry and a particularly difficult year



for their airline. Through their supportive efforts the company showed a marked improvement in performance and further enhanced service both on the ground and in the air.

To further the effectiveness of personnel, the airline expanded its employee development programs, tested concepts to achieve increased job satisfaction and intensified equal opportunity effort, resulting in further female representation in the management workforce.

Virtually all non-management groups were included in a company program to help fill future management needs. Added to this was the first full year of effort to improve current managerial skills which saw some 1,100 men and women complete a career development process to be undertaken by all members of management.

New labour pacts were signed with the major contract groups represented by the Canadian Air Line Flight Attendants Association and the International Association of Machinists and Aerospace Workers. The IAMAW agreement was finalized prior to the expiry date of the previous agreement.

Canada's highest decorations for bravery were bestowed on Air Canada crew members for subduing a hijacker on a flight in November, 1971. Flight Attendant Mary Dohey became the first living Canadian to receive the Cross of Valour. Flight Director John Arpin was awarded the Star of Courage, and both



Captain Vern Ehman and Assistant Purser Philippe Bonny, the Medal of Bravery. All four are long-time employees of the airline.

Commission of Inquiry

In April, the Honorable Willard Z. Estey, a Judge of the Supreme Court of Ontario, was appointed Commissioner under the Inquiries Act to investigate the airline's system of financial controls, accounting procedures and other matters related to the fiscal management and control of the corporation.

The Commission was established following disclosure in the House of Commons that the company had made payments totalling \$100,000 to the owner of MacGregor Travel Co. Ltd. of Montreal. This matter had been brought to light by the airline's normal internal audit process and was under investigation by the company when the Inquiry was instituted.

The full resources of the company were placed at the disposal of the Commission over some three months of hearings.

Chief Justice Estey's report was made public in December. It made a number of recommendations, many of which have been implemented while others are under consideration.

Executive Changes

On December 1, Mr. Yves Pratte, Q.C., terminated seven years of stewardship as Chairman of the Board and Chief Executive Officer.

During those years he gave unstintingly of his energies and talents in the service of the corporation. He effectively guided the company through a period of unprecedented growth and of economic crisis in the air transport industry. The Board of Directors pays tribute to his dedication and to the great contribution that he made to Air Canada.

On February 16, 1976, Mr. Claude I. Taylor was appointed President and Chief Executive Officer. A 27 year veteran with the airline, Mr. Taylor became a member of the Board of Directors March 1.

Outlook

In 1976, the air transportation industry enters the third year of the energy crisis with all its attendant problems. The issues of rising costs, diminished travel demand and resultant overcapacity continue to present a serious challenge to the future health of many airlines. There is, however, some promise in the beginnings of world-wide economic recovery and Air Canada anticipates modest traffic improvement. The forthcoming year will nevertheless be most difficult for the company and significant improvements in financial results will be hard to realize.





Flight Attendant Deborah Lomas is one of many employees who volunteered their efforts in an orphan airlift of Vietnamese refugee infants to their new homes in Canada.



In the current demanding climate, Air Canada will continue to adjust to market realities, to seek better productivity of staff and fleet, and to aggressively market its services.

The price of aviation fuel will continue to be of paramount concern. The severe escalation of the past two years has dealt the aviation industry a devastating blow. If this continues in 1976, there will again be intolerable pressures on the price of air transportation, already under stress from rising salaries and wages, government user charges, and the spiralling cost of all airline materials and supplies.

In spite of the troubled economic times, there will be no sacrifice of Air Canada's operational quality which, during the past year, saw the airline achieve the finest scheduled performance record of all North American carriers. Air Canada will continue to strive for technical excellence.

Service will be inaugurated on new Canada-United States routes between Calgary and Chicago, Toronto and Boston and Montreal and Cleveland. A bilateral air agreement, signed by the governments of Canada and Cuba in late 1975, will make possible scheduled service to Cuba, commencing in the early summer.

Because of the initiative taken by the corporation in the sale and lease-back of flight equipment, Air Canada will be self-financing in the coming year and should have no requirement to seek capital funds from the Government for the foreseeable future.

The events of the past year have placed in sharp focus the need of the corporation for a broadening of its corporate powers to permit active involvement in a wide range of travel related activities, as is the case with most of the world's major carriers. Another pressing requirement is the

reshaping of the airline's capital structure to provide a reasonable debt/equity relationship. If these conditions are achieved, Air Canada will be greatly strengthened, with room for innovation and diversification, and with financial results that can be presented on a comparable basis with those of its competitors.

Air Canada has long served this nation, both at home and abroad, and has earned the stature of one of the world's great carriers. There is every reason for confidence the future will add to that stature.

For the Board of Directors,

Pierre Taschereau

Pierre Taschereau
Acting Chairman



**Statement of Income
and Retained Earnings**
Year ended December 31
Dollars shown in thousands

	1975	1974	13
<i>Operating Revenues</i>			
Passenger	\$786,439	\$708,342	
Freight and express	90,419	76,840	
Mail	19,850	20,424	
Charter	36,819	23,414	
Incidental services – net	23,653	19,562	
	957,180	848,582	
<i>Operating Expenses</i>			
Flying operations	268,685	226,199	
Maintenance	118,736	112,245	
Passenger service	101,019	93,292	
Aircraft and traffic servicing	153,321	132,245	
Sales and promotion	121,102	110,694	
General and administrative	53,818	46,148	
Depreciation and obsolescence	101,195	93,903	
	917,876	814,726	
<i>Operating Income</i>	39,304	33,856	
<i>Non-Operating Expenses (Income)</i>			
Interest on long term debt	63,880	55,368	
Interest capitalized	(1,951)	(3,565)	
(Gain) Loss on disposal of assets	(473)	160	
Other	1,708	562	
	63,164	52,525	
<i>Loss Before Income Taxes</i>	(23,860)	(18,669)	
<i>Recovery of Deferred Income Taxes</i>	(11,387)	(9,444)	
<i>Net Loss for the Year</i>	(12,473)	(9,225)	
<i>Retained Earnings – Beginning of year</i>	39,097	48,522	
Dividend	(200)	(200)	
<i>Retained Earnings – End of year</i>	\$ 26,424	\$ 39,097	



14

Balance Sheet
at December 31
Dollars shown in thousands

	1975	1974
Assets		
<i>Current</i>		
Cash and short term investments	\$ 150,632	\$ 38,768
Accounts receivable	127,818	127,290
Spare parts, materials and supplies	41,737	44,335
Prepaid expenses	3,060	2,467
Deferred income taxes	13,362	14,850
	<u>336,609</u>	<u>227,710</u>
<i>Investment in and Advances to Other Companies – at Cost</i>	8,867	8,427
<i>Property and Equipment</i>	947,784	926,083
<i>Deferred Charges</i>	4,368	5,727
	<u>\$1,297,628</u>	<u>\$1,167,947</u>

On behalf of the Board,
Pierre Taschereau
David A. Anderson



1975

1974

15

Liabilities*Current*

Bank indebtedness	\$ 13,501	\$ 10,915
Accounts payable and accrued liabilities	89,416	94,545
Salaries and wages	35,243	28,126
Unearned transportation revenue	32,451	44,402
Interest and dividend payable	15,197	13,237
Current portion of long term debt	52,195	9,460

238,003

200,685

*Long Term Debt***1,011,430**

893,519

*Deferred Income Taxes***16,771**

29,646

1,266,204

1,123,850

Shareholders' Equity*Share Capital*

Authorized 250,000 shares par value \$100 each

Issued and fully paid, 50,000 shares

5,000

5,000

*Retained Earnings***26,424**

39,097

31,424

44,097

\$1,297,628**\$1,167,947****Auditors' Report**

To the Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1975, and the statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the corporation at December 31, 1975, and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of accounts have been kept by the corporation and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the corporation.

Caspers Olybrand

Chartered Accountants

February 14, 1976



**Statement of Changes
in Financial Position**
Year Ended December 31
Dollars shown in thousands

	1975	1974
<i>Source of Funds</i>		
Provided from operations	\$ 73,198	\$ 75,617
Additions to long term debt	169,964	212,128
Proceeds from disposal of property and equipment	1,695	1,456
	<u>244,857</u>	<u>289,201</u>
<i>Use of Funds</i>		
Property and equipment and progress payments	120,096	189,299
Reductions to long term debt	52,052	9,605
Increase (Decrease) in investment in and advances to other companies	440	(156)
Deferred charges	131	1,303
Dividend	200	200
Other	357	—
	<u>173,276</u>	<u>200,251</u>
<i>Increase in Working Capital</i>	71,581	88,950
<i>Working Capital at Beginning of Year</i>	<u>27,025</u>	<u>(61,925)</u>
<i>Working Capital at end of Year</i>	<u>\$ 98,606</u>	<u>\$ 27,025</u>



1. *Summary of Significant Accounting Policies*

(a) Property and equipment

Depreciation and amortization is provided by the straight line method and is based on the following estimated useful lives:

Boeing 747	16 years
Lockheed 1011	15 and 16 years
Boeing 727	14 years
DC-8	14 years
DC-9	12 years
Ground equipment and facilities	5 to 30 years

For accounting purposes, leased flight equipment is treated as though it is owned.

Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred. Significant expenditures for modifications and betterments are capitalized.

(b) Spare parts

Provision for the obsolescence of aircraft spare parts, less their estimated residual value, is made by charges to operating expenses over the service lives of the related aircraft types.

(c) Deferred charges

Costs incurred in introducing new types of aircraft are deferred and amortized on a straight line basis over five years, commencing with the time each type is placed into revenue service.

Financing and other deferred costs are amortized on a straight line basis over the period to which they relate.

(d) Passenger and freight revenues

Passenger and freight sales are recognized as earned revenue when the transportation service is provided. Unearned amounts are treated as current liabilities.

(e) Capitalized interest

Interest is capitalized on payments for major property and equipment additions made prior to their entry into regular service and is included in their cost.

(f) Conversion of foreign currencies

Current assets and current liabilities are converted into Canadian dollars at year-end exchange rates. Non-current assets and long term debt are converted at exchange rates prevailing when the asset was acquired or the debt incurred. Gains and losses resulting from foreign exchange conversions are reflected in income for the year.

2. *Cash and Short Term Investments*

Included in this category are temporary investments at December 31, 1975 totalling \$76 million with the parent company, Canadian National Railways maturing between January 5, 1976 and March 15, 1976.

3. *Spare Parts, Materials and Supplies*

	1975 (\$ 000)	1974 (\$ 000)
Spare parts – cost	56,725	61,618
Materials and supplies – cost	6,780	5,697
	<u>63,505</u>	<u>67,315</u>
Accumulated obsolescence	21,768	22,980
	<u>41,737</u>	<u>44,335</u>



<i>4. Property and Equipment</i>	1975	1974
	(\$ 000)	(\$ 000)
<i>Cost</i>		
Flight equipment	1,170,541	1,062,730
Ground equipment and facilities	312,179	276,579
	1,482,720	1,339,309
Accumulated depreciation and amortization	540,904	455,613
	941,816	883,696
Progress payments	5,968	42,387
	947,784	926,083
<p>During the year, thirteen aircraft (six L1011s and seven Boeing 727s) were sold and leased back from the purchasers. The terms of the leases are 15 and 15½ years.</p>		
<i>5. Deferred Charges</i>	1975	1974
	(\$ 000)	(\$ 000)
Aircraft introductory costs	6,541	6,521
Financing and other deferred costs	2,366	2,255
	8,907	8,776
Accumulated amortization	4,539	3,049
	4,368	5,727
<i>6. Long Term Debt</i>	1975	1974
	(\$ 000)	(\$ 000)
<p>Canadian National Railway Co. and Government of Canada – Notes and Debentures customarily renewed as they mature:</p>		
Demand notes – 3.5%	27,000	27,000
6 months revolving notes – 7.5% – 8.9%	227,371	227,371
Notes and debentures:		
Maturing	Interest Rate %	
1976	5.2	33,342
1977	5.2 – 6.6	33,360
1978	6.5 – 7.0	22,680
1979	5.6 – 6.4	67,000
1980	6.7 – 7.2	90,000
1981	4.2 – 8.8	51,283
1985	5.9	17,497
1987	5.2	67,069
1989	8.0	137,198
		773,800
5½% Notes due 1982/84	24,385	27,459
6% Notes due 1983/84	53,732	47,470
Aircraft lease obligations – 7.8%	209,993	54,385
Other long term debt	1,715	2,063
	1,063,625	902,979
Current Portion	52,195	9,460
	1,011,430	893,519

Long term debt repayment requirements over the next five years amount to \$52,195,000 in 1976, \$53,729,000 in 1977, \$44,176,000 in 1978, \$91,530,000 in 1979 and \$122,885,000 in 1980.



Long term debt includes \$150,888,000 payable in U.S. funds and \$24,385,000 payable in pounds sterling which are converted at exchange rates prevailing when the debt was incurred.

7. Commitments

There were no commitments for the acquisition of aircraft at December 31, 1975.

Commitments for facilities and equipment amounted to \$6,400,000 at December 31, 1975. Rental payments due in 1976 under term leases in effect for facilities at December 31, 1975 amount to \$10,488,000 (excluding leased aircraft which are included in long term debt).

8. Pension Benefits

The corporation is retiring the unfunded liability of its pension plans by annual payments of \$2,861,000 as required by the Pension Benefits Standards Act by charges to operations. The actuarially determined present value of these amounts is approximately \$28,800,000.

9. Anti-Inflation Act

The corporation is subject to restraint of profit margins, prices, dividends and compensation under the terms of the Anti-Inflation Act and Regulations which became effective October 14, 1975.

The corporation's prices, profit margins and compensation arrangements will be affected by this Act, but the effect on operations cannot be determined at the present time because of uncertainties respecting the application to the operations of the corporation of certain provisions and definitions contained in the Act and Regulations.



**Ten-Year
Statistical Review**

	1975	1974
<i>Financial (\$000)</i>		
Passenger Revenue*	786,439	708,342
Operating Revenues	957,180	848,582
Operating Expenses	917,876	814,726
Operating Profit	39,304	33,856
Net (Loss) Income	(12,473)	(9,225)
Dividends	200	200
Interest	65,445	59,136
Shareholders' Equity	31,424	44,097
Notes and Debentures	1,011,430	893,519
Total Assets	1,297,628	1,167,947
Working Capital	98,606	27,025
Operating Margin	4.1%	4.0%
Return on Investment	5.1%	5.0%
<i>Operating</i>		
Revenue Passengers Carried (000)	10,710	10,748
Revenue Passenger Miles* (000)	10,110,076	10,268,087
Available Seat Miles* (000)	17,419,184	16,126,825
Passenger Load Factor*	58%	64%
Yield per Revenue Passenger Mile*	7.78¢	6.90¢
Freight Ton Miles*	233,507	239,680
Total Revenue Ton Miles (000)	1,396,154	1,390,515
Total Available Ton Miles (000)	3,075,120	2,820,776
All-Up Weight Load Factor	45%	49%
Yield per Revenue Ton Mile	68.56¢	61.03¢
Operating Expense per Revenue Ton Mile	65.74¢	58.59¢
Operating Profit per Revenue Ton Mile	2.82¢	2.44¢
Operating Expense per Available Ton Mile	29.85¢	28.88¢
Average Aircraft Stage Length (miles)	613	578
Average Aircraft Capacity (tons)	24.64	24.04
Average Aircraft Utilization per Day (Revenue Block Hours)**	7:49	8:04
Available Ton Miles per Employee	146,052	132,257
Available Ton Miles per Revenue Block Hour**	9,396	8,948
Personnel at Year End	20,589	21,167

* Scheduled services only

** Engines on to engines off

1973	1972	1971	1970	1969	1968	1967	1966
568,939	473,400	410,407	387,486	332,727	328,137	295,553	243,877
698,050	583,262	508,341	478,259	404,652	387,628	345,611	289,943
651,657	537,770	480,085	457,396	386,188	359,610	329,731	275,990
46,393	45,492	28,256	20,863	18,464	28,018	15,880	13,953
6,123	8,648	1,662	(1,072)	1,548	8,184	3,547	2,910
200	200	200	200	200	200	200	200
39,949	32,477	31,861	31,920	25,246	18,247	13,857	11,580
53,522	47,599	39,151	37,689	32,725	24,614	16,630	13,283
690,995	640,114	631,602	547,602	467,602	392,820	302,820	235,820
995,893	834,251	800,020	707,900	594,912	508,391	387,451	306,468
(61,925)	27,065	22,747	(852)	10,503	11,536	16,560	27,616
6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%	7.2%	4.6%	4.8%
5.8%	5.7%	4.6%	4.5%	4.8%	6.3%	5.2%	5.4%
10,054	8,359	7,436	7,464	6,563	6,469	6,393	5,294
9,600,971	7,901,378	6,426,830	6,427,811	5,740,299	5,616,011	5,221,358	4,193,212
14,399,100	12,169,049	11,705,813	11,207,267	10,058,407	9,716,545	8,054,458	6,387,251
67%	65%	55%	57%	57%	58%	65%	66%
5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢	5.82¢
245,227	223,524	201,493	184,782	148,201	122,916	85,653	74,588
1,349,491	1,141,059	957,283	946,241	788,528	732,456	649,870	534,522
2,599,175	2,215,234	2,122,442	2,053,855	1,663,262	1,503,770	1,227,164	1,009,394
52%	52%	45%	46%	47%	49%	53%	53%
51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢	54.24¢
48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢	51.63¢
3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢	2.61¢
25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢	27.34¢
569	553	546	543	514	489	447	422
22.90	21.64	20.85	19.09	17.16	15.30	14.13	14.59
8:05	7:56	7:21	7:29	8:00	7:55	8:38	7:59
133,243	124,221	121,213	116,116	96,026	89,558	77,556	73,582
8,406	7,773	7,376	6,826	5,912	4,987	4,333	4,420
20,567	18,232	17,266	17,447	17,138	16,656	16,225	14,351

Air Canada Destinations



1973	568 939	473 400	410 407	387 486	332 727	328 137	295 553	243 877	289 943	275 990	13 953	2 910	200	39 949	32 477	31 861	31 920	25 246	18 247	13 857	11 580	13 283	235 820	306 468	27 616	4.8%	5.4%	
	698 050	583 262	508 341	478 259	404 652	387 628	345 611	289 943	275 990	13 953	2 910	200	39 949	32 477	31 861	31 920	25 246	18 247	13 857	11 580	13 283	235 820	306 468	27 616	6.7%	5.8%		
	14 399 100	12 169 049	11 705 813	11 207 267	10 058 407	9 716 545	8 054 458	6 387 251	6 387 251	66%	66%	5.82¢	5.82¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢	5.82¢	74 588	534 522	1 009 394	53%	53%	54.24¢	
	51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢	54.24¢	54.24¢	51.63¢	51.63¢	2.61¢	27.34¢	422	447	447	2.44¢	2.44¢	2.34¢	2.34¢	2.44¢	26.87¢	27.34¢	422	14.59	14.59	51.73¢	
	245 227	223 524	201 493	184 782	148 201	122 916	85 653	74 588	74 588	5.82¢	5.82¢	74 588	534 522	1 009 394	53%	53%	54.24¢	54.24¢	51.63¢	51.63¢	2.61¢	27.34¢	422	14.59	14.59	51.73¢		
	1 349 491	1 141 059	957 283	946 241	788 528	732 456	649 870	534 522	534 522	5.82¢	5.82¢	74 588	534 522	1 009 394	53%	53%	54.24¢	54.24¢	51.63¢	51.63¢	2.61¢	27.34¢	422	14.59	14.59	51.73¢		
	2 599 175	2 215 234	2 122 442	2 053 855	1 663 262	1 503 770	1 227 164	1 009 394	1 009 394	5.82¢	5.82¢	74 588	534 522	1 009 394	53%	53%	54.24¢	54.24¢	51.63¢	51.63¢	2.61¢	27.34¢	422	14.59	14.59	51.73¢		
	48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢	54.24¢	54.24¢	51.63¢	51.63¢	2.61¢	27.34¢	422	447	447	2.44¢	2.44¢	2.34¢	2.34¢	2.44¢	26.87¢	27.34¢	422	14.59	14.59	48.29¢	
	3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	3.44¢
	25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢	27.34¢	27.34¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	2.61¢	25.07¢
	569	553	546	543	514	489	447	422	422	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	569	
	8 406	7 773	7 376	6 826	5 912	4 987	4 333	4 420	4 420	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	8 406
	133 243	124 221	121 213	116 116	96 026	89 558	77 556	73 582	73 582	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	133 243
	8 406	7 773	7 376	6 826	5 912	4 987	4 333	4 420	4 420	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	8 406
	20 567	18 232	17 266	17 447	17 138	16 656	16 225	14 351	14 351	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	4.8%	4.8%	27 616	306 468	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	27 616	20 567



Données financières (en milliers de dollars)

Recettes passagers*	786 439	708 342
Recettes d'exploitation	957 180	848 582
Frais d'exploitation	917 876	814 726
Bénéfice d'exploitation	39 304	33 856
Bénéfice net (perte)	(12 473)	(9 225)
Dividende	200	200
Intérêt	65 445	59 136
Avoir des actionnaires	31 424	44 097
Effets et obligations non garanties	1 011 430	893 519
Actif total	1 297 628	1 167 947
Fonds de roulement	98 606	27 025
Marge d'exploitation	4.1%	4.0%
Rendement des investissements	5.1%	5.0%

Exploitation

Passagers payants transportés (000)	10 710	10 748
Passagers-milles payants* (000)	10 110 076	10 268 087
Sièges-milles offerts* (000)	17 419 184	16 126 825
Coefficient d'occupation passagers*	58%	64%
Recette par passager-mille payant*	7.78¢	6.90¢
Tonnes-milles de fret* (000)	233 507	239 680
Tonnes-milles payantes totales (000)	1 396 154	1 390 515
Tonnes-milles offertes totales (000)	3 075 120	2 820 776
Coefficient de chargement global	45%	49%
Recette par tonne-mille payante	68.56¢	61.03¢
Frais d'exploitation par tonne-mille payante	65.74¢	58.59¢
Bénéfice d'exploitation par tonne-mille payante	2.82¢	2.44¢
Frais d'exploitation par tonne-mille offerte	29.85¢	28.88¢
Etape moyenne par appareil (en milles)	613	578
Capacité moyenne par appareil (en tonnes)	24.64	24.04
Utilisation quotidienne moyenne (heures de vol commerciales)**	7h49	8h4
Tonnes-milles offertes par employé	146 052	132 257
Tonnes-milles offertes par heure de vol commerciale**	9 396	8 948
Effectifs en fin d'exercice	20 589	21 167

* Services réguliers seulement

** De la mise en marche à l'arrêt des moteurs

1975

1974



La dette à long terme comprend \$150 888 000 rem-boursables en dollars des Etats-Unis et \$24 385 000 en livres sterling, calculés aux taux en vigueur aux dates auxquelles la dette a été contractée.

7. Engagements

Au 31 décembre 1975, il n'y avait aucun engagement relatif à l'acquisition d'appareils.
Les engagements relatifs aux installations et au matériel étaient de \$6 400 000 au 31 décembre 1975. Les loyers payables en 1976 pour la location à terme d'installations s'élevaient, au 31 décembre 1975, à \$10 488 000. (Le loyer des appareils est compris dans la dette à long terme.)

8. Régimes de retraite

La Société, conformément aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension, se libère de la dette actuarielle contractée au titre de ses régimes de retraite par annuités de \$2 861 000 imputées à l'exploitation. La valeur actuelle de cette dette est d'environ \$28 800 000.

9. Loi anti-inflation

En matière de marges bénéficiaires, prix, dividendes et rémunération, la Société doit se soumettre aux restrictions imposées par la Loi anti-inflation et par le règlement d'application en vigueur depuis le 14 octobre 1975. La Loi touchera les dispositions prises par la Société en matière de prix, de marges bénéficiaires et de traitements et salaires, mais ses effets ne peuvent être déterminés actuellement, en raison d'incertitudes relatives à l'application de certaines clauses et définitions aux activités de la Société.



4. Immeubles et matériel	1975	1974			
	(\$ 000)	(\$ 000)			
Matériel volant	1 170 541	1 062 730			
Installations et matériel au sol	312 179	276 579			
Amortissement accumulé	540 904	455 613			
Versements échelonnés	941 816	883 696			
	5 968	42 387			
	947 784	926 083			
<p>Au cours de l'exercice, treize appareils (six L-1011 et sept B-727) ont été vendus puis repris en location selon la formule de la cession-bail. La durée des contrats est de 15 ans et 15 ans et demi respectivement.</p>					
5. Frais reportés	1975	1974			
	(\$ 000)	(\$ 000)			
Mise en service d'appareils	6 541	6 521			
Financement et autres frais reportés	2 366	2 255			
Amortissement accumulé	8 907	8 776			
	4 539	3 049			
	4 368	5 727			
6. Dette à long terme	1975	1974			
	(\$ 000)	(\$ 000)			
Chemins de fer Nationaux du Canada					
et Gouvernement du Canada -					
Effets et obligations non garanties habituellement					
renouvelés à échéance:					
Effets à vue - 3.5%	27 000	27 000			
Effets renouvelables semestriellement -					
7.5% - 8.9%	227 371	227 371			
Effets et obligations non garanties:					
Echéance					
1976	33 342	33 342			
1977	33 360	33 360			
1978	22 680	22 680			
1979	67 000	67 000			
1980	90 000	90 000			
1981	51 283	46 283			
1985	17 497	17 497			
1987	67 069	67 069			
1989	137 198	140 000			
Effets 5 1/2% à échéance 1982/84	773 800	771 602			
24 385	27 459	47 470			
Effets 6% à échéance 1983/84	53 732	54 385			
Loyers d'appareils - 7.8%	209 993	54 385			
Divers	1 715	2 063			
Portion exigible	1 063 625	902 979			
	52 195	9 460			
	1 011 430	893 519			

Les remboursements de la dette à long terme pour les cinq prochaines années s'élèvent à \$52 195 000 en 1976, \$53 729 000 en 1977, \$44 176 000 en 1978, \$91 530 000 en 1979 et \$122 885 000 en 1980.



1. Principales méthodes comptables

a) Immeubles et matériel
La Société a adopté la méthode de l'amortissement linéaire, déterminé selon les durées utiles suivantes:

Boeing 747 16 ans
Lockheed 1011 15 et 16 ans
Boeing 727 14 ans
DC-8 14 ans
DC-9 12 ans
Installations et matériel au sol de 5 à 30 ans

Du point de vue comptable, le matériel volant loué est considéré comme propriété de la Société. Les frais d'entretien et de réparation sont imputés à l'exploitation à mesure qu'ils sont engagés. Les modifications et améliorations majeures sont capitalisées.

b) Pièces de rechange
La Société tient compte de la désétude des pièces de rechange, déduction faite de la valeur résiduelle prévue, en l'imputant aux frais d'exploitation pendant la durée utile des appareils.

c) Frais reportés
Les frais de mise en service de nouveaux types d'appareils sont reportés et amortis selon la méthode linéaire sur une durée de cinq ans, à partir de la date d'entrée en service commercial de ces appareils.

Les frais de financement et les autres frais reportés sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée à laquelle ils s'appliquent.

d) Recettes passagers et fret
Les ventes passagers et fret deviennent des recettes acquises lorsque le transport a été assuré. Les sommes perçues d'avance sont considérées comme du passif à court terme.

e) Intérêt capitalisé
L'intérêt sur les versements effectués avant l'entrée en service normal des additions majeures aux immeubles et au matériel est capitalisé et compris dans le prix.

f) Conversion des devises étrangères
L'actif et le passif à court terme sont convertis en monnaie canadienne aux taux de change de fin d'année. L'actif et la dette à long terme le sont aux taux en vigueur à la date à laquelle l'actif a été acquis ou la dette contractée. Profits et pertes résultant des différences de change sont compris dans le bénéfice ou la perte de l'exercice.

2. Encaisse et placements à court terme
Ce poste comprenait au 31 décembre 1975 des placements temporaires totalisant \$76 millions dans les Chemins de fer Nationaux du Canada, société mère, et venant à échéance entre le 5 janvier et le 15 mars 1976.

3. Pièces de rechange, matériaux et fournitures

Pièces de rechange – valeur d'achat
Matériaux et fournitures – valeur d'achat
Désétude accumulée

1975	1974
(\$ 000)	(\$ 000)
56 725	61 618
6 780	5 697
63 505	67 315
21 768	22 980
41 737	44 335



Evolution de la

situation financière

Exercice clos le 31 décembre
(en milliers de dollars)

1974	1975	
\$ 75 617	\$ 73 198	Provenance des fonds
212 128	169 964	Exploitation
1 456	1 695	Augmentation de la dette à long terme
		Cession d'immeubles et de matériel
289 201	244 857	
189 299	120 096	Affectation des fonds
9 605	52 052	Immeubles, matériel et versements échelonnés
(156)	440	Réduction de la dette à long terme
1 303	131	Augmentation (diminution) des participations et avances
200	200	Frais reportés
—	357	Dividende
		Divers
200 251	173 276	
88 950	71 581	Augmentation du fonds de roulement
(61 925)	27 025	Fonds de roulement en début d'exercice
\$ 27 025	\$ 98 606	Fonds de roulement en fin d'exercice



Rapport des vérificateurs

Monsieur le
Ministre des Transports,
Ottawa

Nous avons examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1975 et les états du revenu et des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances. À notre avis, ces états financiers présentent équitablement la situation financière de la Société au 31 décembre 1975 et les résultats de ses opérations ainsi que les variations de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons également qu'à notre avis, la Société a tenu les registres comptables voulus et n'a pas outrepassé ses compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance.

Comptables agréés

Le 14 février 1976

1975	1974
Passif	
<i>Passif à court terme</i>	
\$ 13 501	\$ 10 915
89 416	94 545
35 243	28 126
32 451	44 402
15 197	13 237
52 195	9 460
238 003	200 685
<i>Dettes à long terme</i>	
1 011 430	893 519
<i>Impôt sur le revenu reporté</i>	
16 771	29 646
1 266 204	1 123 850
Avoir des actionnaires	
<i>Capital-actions</i>	
Autorisé: 250 000 actions d'une valeur nominale de \$100 Émis et entièrement libérés: 50 000 actions	
5 000	5 000
<i>Bénéfices non répartis</i>	
26 424	39 097
31 424	44 097
<u>\$1 297 628</u>	<u>\$1 167 947</u>

Bilan
au 31 décembre
(en milliers de dollars)



1974	1975	Actif
		<i>Actif à court terme</i>
	\$ 150 632	Encaisse et placements à court terme
	\$ 38 768	Comptes à recevoir
	127 818	Pièces de rechange, matériaux et fournitures
	41 737	Frais payés d'avance
	3 060	Impôt sur le revenu reporté
	13 362	
	227 710	
	336 609	
	8 867	Participations et avances – valeur d'achat
	947 784	Immeubles et matériel
	4 368	Frais reportés
	5 727	
	\$ 1 297 628	
\$ 1 167 947		
		Au nom du Conseil d'administration, Pierre Taschereau David A. Anderson



**État du revenu et des
bénéfices non répartis**
Exercice clos le 31 décembre
(en milliers de dollars)

1974	1975	
\$708 342	\$786 439	Passagers
76 840	90 419	Fret et messageries
20 424	19 850	Poste
23 414	36 819	Affrètements
19 562	23 653	Services accessoires – net
848 582	957 180	
226 199	268 685	<i>Frais d'exploitation</i>
112 245	118 736	Frais de vol
93 292	101 019	Entretien
132 245	153 321	Service – passagers
110 694	121 102	Service – appareils et trafic
46 148	53 818	Vente et promotion
93 903	101 195	Frais généraux et administratifs
		Dépréciation et desuétude
814 726	917 876	
33 856	39 304	<i>Bénéfice d'exploitation</i>
55 368	63 880	<i>Charges diverses (revenus)</i>
(3 565)	(1 951)	Intérêt sur la dette
160	(473)	Intérêt capitalisé
562	1 708	Perte sur cession d'éléments d'actif
52 525	63 164	Autres
(18 669)	(23 860)	<i>Perte avant impôt sur le revenu</i>
(9 444)	(11 387)	<i>Récupération d'impôt sur le revenu reporté</i>
(9 225)	(12 473)	<i>Perte nette pour l'année</i>
48 522	39 097	<i>Bénéfices non répartis – Début d'exercice</i>
(200)	(200)	Dividende
\$ 39 097	\$ 26 424	<i>Bénéfices non répartis – Fin d'exercice</i>

a durement frappé l'industrie aéronautique. Si elle se poursuit en 1976, on abou-
tira de nouveau à des pressions intolérables
sur le prix du transport aérien, qui s'ajou-
teront à celles qu'exercent déjà l'augmen-
tation des charges salariales et des red-
vances gouvernementales d'usage et la
hausse vertigineuse des matières premières
et des fournitures.

Malgré les difficultés économiques de
l'heure, Air Canada ne fera pas de conces-
sions sur la qualité de l'exploitation qui,
pour l'année écoulée, lui a permis de venir
en tête des transporteurs nord-américains
en matière de ponctualité des vols réguliers;
la Compagnie a au contraire la ferme
intention de continuer à exceller sur le
plan technique.

Sur le réseau Canada-Etats-Unis, les
liaisons Calgary-Chicago, Toronto-Boston
et Montréal-Cleveland seront inaugurées.
D'autre part, un accord aérien bilatéral
ayant été signé à la fin de 1975 par les gou-
vernements du Canada et de Cuba, on
envisage la possibilité de créer un service
régulier sur Cuba au début de l'été.

Grâce à l'initiative qu'elle a prise de
recourir à la formule de la cession-bail de
matériel volant, la Société sera en mesure
de s'auto-financer en 1976 et ne devrait pas
avoir besoin, dans l'avenir immédiat, de
faire appel à l'Etat pour se procurer des
capitaux.

Les événements de l'année écoulée
ont clairement montré que la Société avait
besoin de pouvoirs plus étendus qui lui
permettent de s'engager dans une large
gamme d'activités annexes aux voyages,
comme le font la plupart des grands
transporteurs aériens du globe. Il est éga-
lement impérieux de remanier la struc-
ture du capital pour mieux équilibrer le
rapport dette/avoir des actionnaires. Si
ces conditions se réalisent, Air Canada
deviendra une entreprise beaucoup
plus forte, possédant des moyens accrus
d'innovation et de diversification, dont
les résultats financiers pourront être com-
parés avec ceux de ses concurrents.

Air Canada est depuis longtemps au
service du pays, à l'intérieur comme à
l'étranger. Elle se classe maintenant parmi
les grandes compagnies aériennes du
monde. Il y a toute raison de croire que
l'avenir renforcera cette position.

Au nom du Conseil d'administration,
le Président intérimaire,

Pierre Taschereau
Pierre Taschereau



Changements à la direction
Le 1^{er} décembre, M. Yves Pratte, C.R.,
a mis un terme à sept années passées à la
tête de la Société en tant que Président
du Conseil et Directeur général.

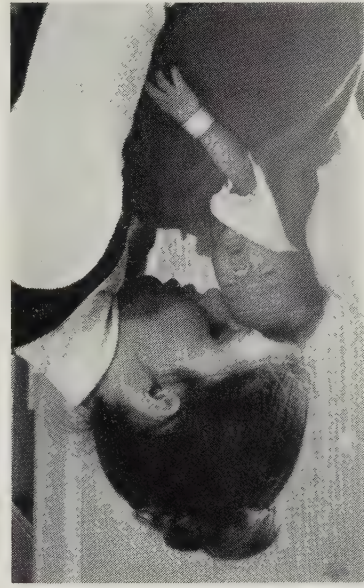
Au cours de ces années, il a prodigué
ses talents et son énergie au service de
l'entreprise, qu'il a guidée avec efficacité
durant une période où l'industrie du
transport aérien a connu une expansion
sans précédent suivie d'une crise éco-
nomique. Le Conseil d'administration rend
hommage à son dévouement et à son
apport considérable à Air Canada.

Le 16 février 1976, M. Claude I.
Taylor a été nommé Président-directeur
général. M. Taylor, depuis 27 ans à
Air Canada, est devenu membre du Conseil
d'administration le 1^{er} mars.

Perspectives
Avec 1976, l'industrie du transport aérien
entre dans la troisième année de la crise
de l'énergie et des problèmes qui en
découlent. La montée des coûts, la dimi-
nution de la demande et par suite la surca-
pacité resteront des entraves sérieuses
à la prospérité des compagnies aériennes.
Il existe néanmoins quelques signes pro-
metteurs d'un début de reprise économique
mondiale, et Air Canada prévoit un accrois-
sement modeste du trafic. Il n'en reste
pas moins que l'année à venir sera extrê-
mement délicate pour la Compagnie et
qu'il sera difficile d'améliorer sensiblement
les résultats financiers.

Dans l'exigeante conjoncture actuelle,
Air Canada continuera à s'adapter de
façon réaliste au marché, à s'efforcer d'amé-
liorer le rendement des effectifs et de la
flotte et à commercialiser énergiquement
ses services.

Le prix des carburants d'avion restera
un des soucis majeurs. Sa montée en
flèche au cours des deux dernières années



Plusieurs employés de la compagnie
se sont offerts pour assurer la bonne
marche d'un pont aérien transportant
des orphelins du Vietnam au Canada.
L'agent de bord Deborah Lomas
était du nombre.



Pour accroître encore l'efficacité du personnel, la Compagnie a étendu ses programmes de perfectionnement, évalué des méthodes susceptibles d'augmenter la satisfaction au travail et intensifié ses efforts pour assurer à tous des chances égales, ce qui a permis à un plus grand nombre de femmes d'occuper des postes d'encadrement.

Pratiquement tous les groupes de non-cadres ont été touchés par un programme destiné à aider l'entreprise à faire face à ses besoins futurs en personnel d'encadrement. De plus, c'est la première fois que se poursuit sur toute une année l'effort de développement des compétences des cadres. C'est ainsi que quelque 1 100 hommes et femmes ont suivi des stages de perfectionnement, auxquels participeront d'ailleurs tour à tour tous les cadres.

De nouveaux contrats de travail furent signés avec deux groupes importants représentés par l'Association du Personnel navigant commercial des Compagnies aériennes canadiennes et par l'Association internationale des Machinistes et des Travailleurs de l'aéro-astronautique. L'entente avec l'AIMTA fut conclue avant l'expiration de la convention précédente.

Les plus hautes décorations du Canada pour acte de bravoure ont été décernées aux membres d'équipage qui maîtrisèrent un pirate de l'air au cours d'un vol en novembre 1971. L'agent de bord Mary Dohey est le premier citoyen canadien

à recevoir de son vivant la Croix de la Vaillance. Le directeur de bord John Arpin s'est vu décerner l'Étoile du Courage, tandis que le commandant Vern Ehnman et le commissaire de bord adjoint Philippe Bonny ont été décorés de la Médaille de Bravoure. Tous sont des employés de longue date de la Compagnie.

Commission d'enquête

En avril, l'honorable Willard Z. Estey, juge de la Cour Suprême de l'Ontario, nommé Commissaire en vertu de la Loi sur les enquêtes, fut chargé d'examiner le système de contrôle financier, les méthodes de comptabilité et autres matières reliées à la gestion financière et au contrôle de la Société.

La Commission fut créée après qu'il eut été révélé à la Chambre des Communes que la Compagnie avait effectué des versements totalisant \$100 000 au propriétaire de MacGregor Travel Co. Ltd., de Montréal. Cette question, qui avait été mise en lumière par le jeu normal de la vérification interne de la Société, y était à l'étude au moment où l'enquête fut décidée. Toutes les ressources de la Compagnie furent placées à la disposition de la Commission pendant les quelques trois mois d'auditions.

Le rapport du juge W. Estey fut rendu public en décembre. Il contenait un certain nombre de recommandations, dont beaucoup ont été appliquées, les autres étant à l'étude.



Canada jusqu'en Afrique à l'aller et depuis l'Extrême-Orient jusqu'à l'est du Canada au retour.

À Montréal, le transfert de l'exploitation des avions-cargos à l'aéroport de Mirabel, qui n'est pas soumis à un couvre-

feu, a permis d'établir les horaires de façon plus souple.

Expédier, le service garanti de transport de colis, a été mis à la disposition des expéditeurs de toutes les escalas d'Air

Canada sur le continent nord-américain. Conçu pour une clientèle ayant des besoins particuliers, il a été, en raison de son succès, étendu aux Antilles; la Compagnie est devenue ainsi le premier transporteur du monde à offrir ce genre de service à l'échelle internationale.

Flotte et installations

La flotte s'est d'abord enrichie durant l'année d'un Boeing 747 mixte passagers-fret, qui offre diverses combinaisons du pont principal, allant de la configuration tout-passagers à celle de semi-cargo. Cet avion, qui fut le premier du genre à sortir des chaînes de montage, se distingue des autres appareils transformables ou mixtes par sa très grande porte latérale permettant le chargement du fret à l'arrière, tandis que les passagers sont assis à l'avant.

La flotte s'est de plus agrandie de neuf triracteurs Boeing 727 pour remplacer ou renforcer les DC-9 sur un certain nombre de lignes nord-américaines.

À partir de la fin de 1975, les DC-8 anciens, munis de moteurs Conway de Rolls-Royce, ont été en grande partie retirés en réserve pour la période de pointe de l'année suivante. Quatre de ces appareils ne seront utilisés que pour les vols à la demande.

En fin d'exercice, le parc aérien d'Air

Canada se composait de 120 appareils: 6 Boeing 747, 10 Lockheed 1011, 37 Douglas DC-9. En outre, deux L-1011 furent loués pour la période de pointe estivale.

À l'ouverture du nouvel aéroport international de Montréal Mirabel, la Compagnie a pris possession de son aéroport de fret de 75 000 pieds carrés, une des plus efficaces du monde. Les installations permettent en effet de traiter environ 1,3 million de livres de fret aérien en quatre heures; on peut même y décharger et recharger un cargo B-747 géant en une soixantaine de minutes.

Après avoir rédigé le cahier des charges techniques, on a commencé à préparer l'emplacement du futur hangar de maintenance locale de Winnipeg, dont l'ouverture est prévue pour l'automne 1977.

Personnel

Au 31 décembre, les effectifs étaient de 20 589 personnes, soit une diminution de 3%.

C'est dans ses ressources humaines qu'Air Canada puise sa remarquable vitalité. Son personnel masculin et féminin doit être félicité pour le travail accompli durant une période exigeante pour l'industrie du transport aérien et une année particulièrement difficile pour la Société.

Ses efforts et son appui ont permis à l'entreprise de se dépasser et de continuer d'améliorer le service au sol et en vol.



colis. Cette compagnie aérienne bien particulière a transporté quelque 93 600 passagers au cours de l'année.

L'avance qu'Air Canada avait prise

dans le domaine de l'application de l'informatique à l'aviation commerciale s'est

accrue au cours de l'année. L'automatisation de l'établissement des billets et du calcul

du prix du transport est devenue réalité

aux billetteries aéroportuaires et urbaines

de trois grandes villes du pays, ce qui a eu

pour effet de réduire l'attente aux guichets

et d'augmenter la productivité. Par ailleurs,

Transair est la dernière en date des compagnies régionales clientes du système de

réservation électronique d'Air Canada, la

mise en service sur son réseau devant se

faire au printemps 1976. En outre, moyen-

nant commission, l'usage de ce système

a été étendu à de nouvelles agences de

voyages du Canada, qui disposent ainsi des

moyens les plus modernes pour faire le

lien entre leurs clients et la Compagnie.

Les ordinateurs plus puissants qui

avaient été commandés précédemment pour

faire face aux besoins croissants dans le

domaine des réservations sont entrés en

service en fin d'année. Une fois achevée

la phase d'intégration au début de 1976, la

capacité et la vitesse du système seront

accrues de quelque 40 pour cent.

L'adoption du système automatisé

ACCESS (Air Canada Cargo Enquiry and

Service System ou Système de service et

renseignements fret Air Canada) a constitué un pas décisif pour la gestion et la

comptabilité fret. Cette méthode perfectionnée permet de suivre en permanence

les mouvements du fret aérien sur les

lignes de la Compagnie et d'éliminer une

bonne partie des travaux d'écriture qui

accompagnent la maintenance du fret.

En association avec les Chemins de fer

Nationaux, Air Canada a continué à

fournir des services de conseil en matière

de transport et dans des domaines connexes par l'entremise de la CANAC Con-

sultants Limitée. En 1975, les programmes

en cours touchaient le Canada, l'Amérique du Sud, l'Afrique et les Antilles, et

des études préliminaires étaient menées

au Moyen-Orient et en Asie. Le programme

entrepris pour Tanzanian Air Services

s'est poursuivi au cours de l'année. La

CANAC s'est également occupée de la

planification de la flotte d'Air Nigini,

compagnie nationale de Papouasie

(Nouvelle-Guinée).

Fret et poste

Le volume du fret et des messageries a

baissé de 2%. Pour sa part, celui du

courrier a diminué de 3% en raison des



42 jours de grève des postes canadiennes.

Regina est venue s'ajouter au nombre

grandissant des villes canadiennes du

réseau desservies par avions-cargos. Le

nouveau 747 mixte passagers-fret mis en

service entre Toronto, Londres et Francfort

avait transporté trois millions de livres

à la fin de l'année. Simultanément, il offrait

aux passagers de cette ligne la primauté

d'un service d'hiver en avion gros-porteur.

Le service mer-air, qui assure la dis-

tribution en Europe par Air Canada depuis

l'Extrême-Orient jusqu'à Vancouver, a

vu son trafic continuer de se développer.

Il a été fait un large appel aux avions-

cargos nolisés, notamment en service mer-

air pour les expéditions sur des destina-

tions hors-réseau d'Afrique, ainsi que pour

le transport de marchandises diverses

et de bétail sur pied, ce qui a contribué à

l'effort d'exportation du Canada. Le trafic

de certaines denrées particulières des-

tinées aux marchés européens a atteint un

niveau record, en particulier celui des

homards des Provinces atlantiques et des

viandes de l'est comme de l'ouest du pays.

Air Canada a réalisé en 1975 son

premier vol nolisé fret tour du monde en

coordonnant les besoins d'expéditeurs

différents pour assurer le transport de mar-

chandises depuis la côte pacifique du

première importance. néanmoins enrichi de quelques lignes de liaisons internationales. Le réseau s'est la création prévue d'un certain nombre de peu encourageantes, il a fallu reporter sance du trafic. En raison des prévisions ont été les plus touchées par l'insuffi- A nouveau, ce sont les lignes outre-mer qui pour éliminer les services improductifs. horaires internationaux ont été réaménagés

Dans la mesure du possible, les une baisse de 12%. des services transatlantiques a enregistré progrès de 2%. Par contre, l'ensemble 5%, et 0.7 million sur les Antilles, soit un les Etats-Unis, soit une diminution de a enregistré 1.3 million de passagers sur de moins que l'année précédente. Elle 2.5 millions de passagers, c'est-à-dire 4% aux Antilles, la Compagnie a transporté Royaume-Uni, à l'Europe continentale et s'étend aux Etats-Unis, à l'Irlande, au Sur son réseau international, qui tivement de 20 et de 7 pour cent. Royaume-Uni, où la baisse a été respec- lignes d'Europe continentale et du elle a été particulièrement sensible sur les compagnies aériennes. Pour Air Canada, le trafic passagers international des La récession mondiale a fortement touché

Marchés internationaux

La récession mondiale a fortement touché jusqu'alors passant à 50 pour cent. fié, la réduction de 20 pour cent accordée tarif jeunesse selon disponibilités fut modi- précédent de 35 pour cent. En outre, le

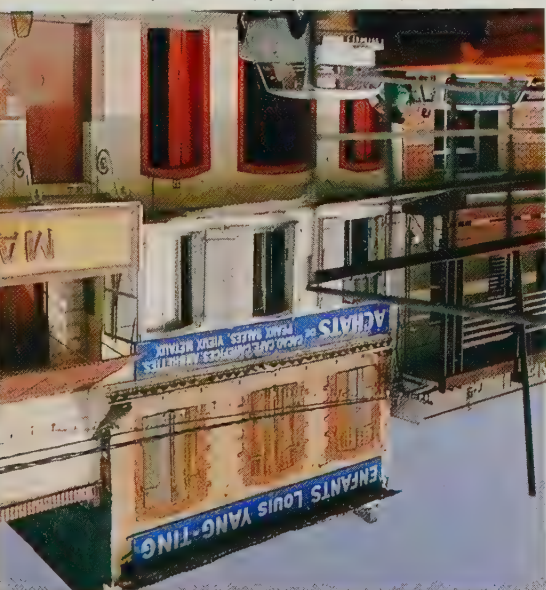


La Compagnie a continué de s'intéresser aux secteurs connexes de l'industrie du voyage et, par des applications nouvelles de ses capacités techniques et de la compétence de son personnel, d'élargir l'éventail des services offerts au public. Airtransit Canada, qui assure un service expérimental par appareils à décollage et atterrissage courts entre Ottawa et Montréal, a poursuivi l'évaluation de cette technologie nouvelle et du marché potentiel. Respectant son caractère expérimental, Airtransit a établi un horaire correspondant mieux à la demande, instauré une tarification plus souple tenant compte des périodes de pointe et accru son chiffre d'affaires en inaugurant en août un service de transport rapide de petits

Nouvelles orientations

particulier en automne et en hiver. D'autre part, au mois d'octobre, un tarif réduit comparable au tarif excursion avec réduction de 35% lancé précédemment sur le réseau intérieur a été mis en vigueur sur les Etats-Unis pour encourager à voyager en période calme, en particulier en automne et en hiver.

Le 3 novembre a commencé le service entre Montréal et les Antilles françaises, plus précisément la Guadeloupe et la Martinique. D'autre part, au mois d'octobre, un tarif réduit comparable au tarif excursion avec réduction de 35% lancé précédemment sur le réseau intérieur a été mis en vigueur sur les Etats-Unis pour encourager à voyager en période calme, en particulier en automne et en hiver. Le 3 novembre a commencé le service entre Montréal et les Antilles françaises, plus précisément la Guadeloupe et la Martinique. D'autre part, au mois d'octobre, un tarif réduit comparable au tarif excursion avec réduction de 35% lancé précédemment sur le réseau intérieur a été mis en vigueur sur les Etats-Unis pour encourager à voyager en période calme, en particulier en automne et en hiver.





À l'entrée en vigueur de l'horaire quotidien entre Charlottetown, Ottawa et Toronto a permis à Air Canada de toucher désormais les dix capitales provinciales du pays.

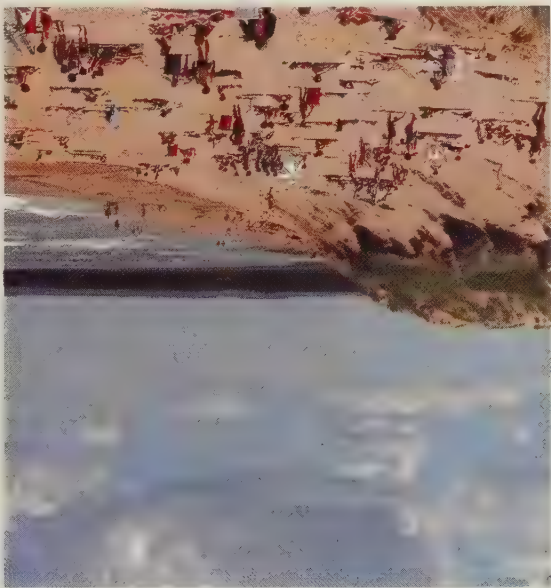
De nouveaux Boeing 727 de 132 places ont été substitués aux DC-9 de 95 places sur plusieurs lignes, notamment pour certains vols entre Ottawa et Toronto. Ces triréacteurs ont également commencé d'assurer des vols réguliers sur les lignes Toronto-Winnipeg, Edmonton-Winnipeg, Vancouver-Winnipeg et Saskatoon-Toronto.

Pendant la période de pointe d'été, de nouvelles liaisons sans escale frent leur apparition: troisième desserte quotidienne sur Toronto-Vancouver, troisième fréquence sur Ottawa-Winnipeg, nouveaux services quotidiens entre Toronto et Saint-Jean (Terre-Neuve), Fredericton et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), seconde fréquence quotidienne sur Ottawa-Halifax, ainsi qu'un vol quotidien Ottawa-Edmonton.



En raison de la faiblesse du trafic de fin d'été, il fallut de nouveau ajuster la capacité. Si la plupart des lignes canadiennes n'en furent pas touchées, il y eut cependant un certain nombre de regroupements et d'annulations de vols. Sous la poussée inflationniste, Air Canada, comme d'autres transporteurs, dut envisager une hausse des tarifs en avril. Le barème déposé visait à établir une corrélation plus étroite entre les prix et les coûts d'exploitation relatifs des lignes en fonction de leur longueur. Le gouvernement fédéral ayant demandé une révision de certaines des hausses projetées, Air Canada modifia ses nouvelles dispositions tarifaires relatives à 18 lignes court-courriers, sur lesquelles elle limita la hausse à \$5.

Afin de stimuler les voyages aériens intérieurs pendant les périodes de ralentissement habituel d'automne et d'hiver, la compagnie innova en lançant de nouveaux tarifs réduits sur ses vols long et court-courriers. À partir du 8 septembre, des tarifs excursion de basse saison permettaient de bénéficier de réductions sans



Filiales et participations

Air Canada a des liens avec un certain nombre d'entreprises œuvrant dans des domaines connexes au sien.

Deux de ces affiliations ont été comp-

tabilisées comme placements à valeur

d'achat. Airtransit Canada est une filiale

en propriété exclusive qui fut constituée

pour créer, exploiter et développer un

service expérimental par ADAC entre

Montréal et Ottawa. Ce service doit prendre

fin en avril 1976. Toutes les pertes d'ex-

ploitation sont absorbées par le gouverne-

ment du Canada.

Air Canada détient une participation

de 26 pour cent dans la société Air Jamaica

(1968) Limited, transporteur national de

la Jamaïque, la majorité du capital appar-

tenant au gouvernement de ce pays. Au

cours des années écoulées, Air Canada a

fourni un apport administratif et technique

défini par contrats, prévoyant notamment

la révision des avions. Le total des place-

ments et des effets à recevoir à long terme

s'élevait au 31 décembre 1975 à \$4.6 mil-

ions, chiffre qui correspond au solde des

actions préférentielles que le gouvernement

de la Jamaïque rachète au cours de la

période se terminant en 1979.

D'autre part, des placements dans des

compagnies associées ont été effectués par

les Immeubles nationaux du Canada

Ltd, avec des capitaux avancés par Air

Canada.

Allied Innkeepers (Bermuda) Limited,

dont les Immeubles nationaux du Canada

détiennent un tiers des actions, est pro-

priété d'hôtels aux Antilles. En raison

de pertes d'exploitation, Air Canada a

constitué une provision, en 1973, pour le

non-recouvrement de \$240 000 avancés

en 1972. Airline Maintenance Buildings

Limited, propriétaire d'installations à l'aé-

roport international de Toronto, appartient

entièrement aux Immeubles nationaux

du Canada. Elle n'a enregistré jusqu'à pré-

sent ni pertes ni profits notables.

Matac Cargo Limited, propriété con-

jointe des Immeubles nationaux du Canada

et de Marathon Aviation Terminals, a

été constituée pour construire et exploiter

des installations, en particulier de manu-

tention du fret, à l'aéroport de Mirabel.

L'exploitation a commencé à la fin de 1975.

Venturex Limited, autre propriété

exclusive des Immeubles nationaux du

Canada, a été formée pour exploiter les

vois nolisés à réservation anticipée

(VARA) conformément aux règlements

du transport aérien, en utilisant les

appareils d'Air Canada. Cette société

s'occupe également d'organiser et d'assurer

des services de réception au sol. Air

Canada a constitué une provision dans son

budget de 1975, sous réserve d'homolo-

gation de la Commission canadienne des

transports, pour certaines dépenses en-

gagées par Venturex relativement aux vols

nolisés à réservation anticipée assurés par

Air Canada.

Marchés intérieurs

La conjoncture économique a empêché

Air Canada de réaliser ses prévisions de

trafic passagers, fixées pourtant à un

niveau nettement inférieur au taux de

croissance habituel.

La Compagnie a transporté 7,9 mil-

lions de passagers sur ses lignes intérieures,

chiffre à peu près identique à celui de

1974.

La qualité et l'étendue des services

ont continué de progresser par la création

de nouvelles lignes, la mise à l'horaire

de vols plus directs entre les grandes villes

du pays, l'arrivée de nouveaux Boeing

727 et l'amélioration générale des ser-

vices à la clientèle.

Dès le début de l'année, le trafic se

révélaient inférieur aux prévisions, il a fallu

retoucher les horaires des liaisons inté-

rieures. Toutefois les annulations n'ont

guère porté que sur quelques vols de

week-end en période creuse sur les lignes

court-courriers simples du Québec et de

l'Ontario. Certains vols quotidiens ont éga-

lement été supprimés entre Montréal et

Toronto.

Air Canada peut à juste titre s'enor-

guerir de ses résultats en matière de

punctualité. En 1975, elle s'est en effet

classée au premier rang des compagnies

nord-américaines, quelque 90% des

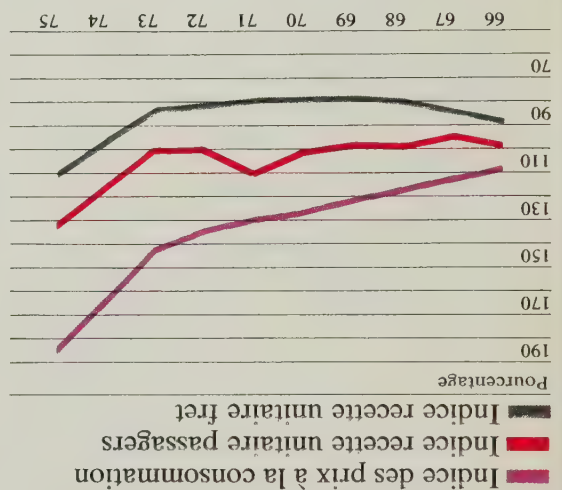
vols étant assurés dans les quinze minutes

de l'horaire. Cette réussite témoigne

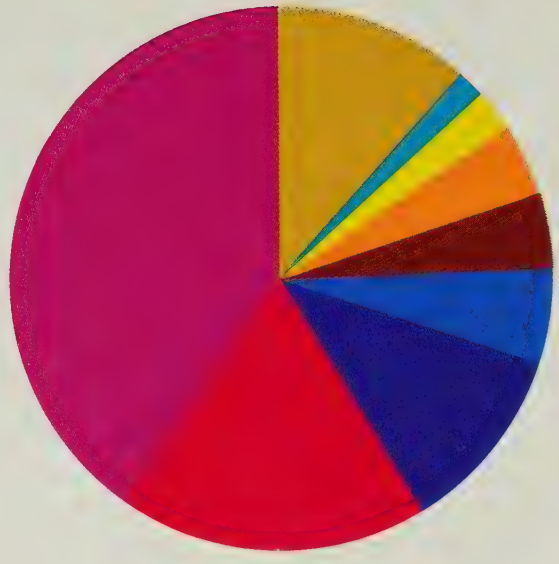
des capacités et des efforts du personnel

à tous les paliers de l'exploitation.

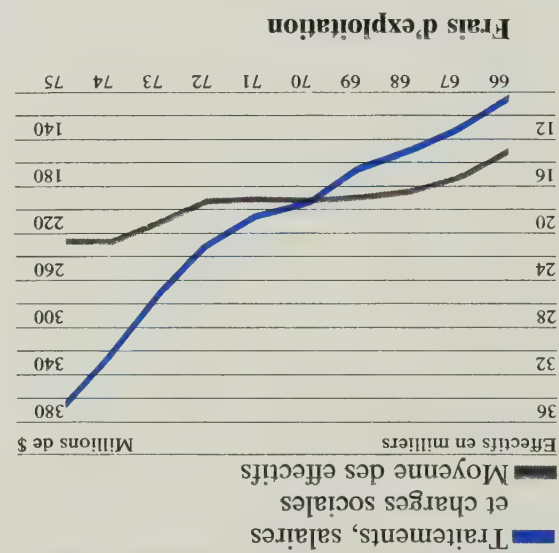
Comparaison des recettes unitaires et de l'indice des prix à la consommation 1966-1975, 1961 = 100



Situation financière
L'actif total de la Société, en progrès de \$130 millions ou 11%, est passé à \$1,298 milliard. En fin d'exercice, la valeur des immeubles et du matériel atteignait \$948 millions après déduction de la dépréciation accumulée. Les nouvelles immobilisations se sont chiffrées à \$120 millions, y compris les versements sur le prix de dix appareils commandés antérieurement. La dette à long terme a augmenté de \$118 millions, le fonds de roulement se trouvant porté de \$27 millions au terme de l'exercice 1974 à \$99 millions à la fin de 1975. La vente et la reprise en location de treize appareils auprès d'importantes institutions financières canadiennes a rapporté \$158 millions, soit plus de 90% des capitaux à long terme que s'est procurés la Société en 1975. Une somme de \$7 millions a été empruntée à l'Eximbank des États-Unis et, en vertu d'une entente avec le gouvernement du Canada, la Société a reçu \$5 millions à titre d'avance pour l'expansion des installations de maintenance locale à Winnipeg. Par suite du développement des accords de cession-bail sur les appareils, la nécessité de faire appel au gouvernement fédéral, source traditionnelle de capitaux à long terme, a été pratiquement éliminée pour l'année en cours et l'avenir prévisible. Les seuls fonds fédéraux reçus cette année sont destinés expressément au hangar de maintenance de Winnipeg. Si Air Canada avait un rapport dette/avoir des actionnaires s'établissant plus normalement à 50/50, les charges d'intérêt s'en seraient trouvées réduites de quelque \$30 millions et la Société aurait réalisé un bénéfice de l'ordre de \$2,9 millions.



en milliers	% du total
917 876	100%
107 503	11.7
16 161	1.8
24 212	2.6
36 657	4.0
40 011	4.4
51 013	5.6
101 195	11.0
169 942	18.5
371 182	40.4



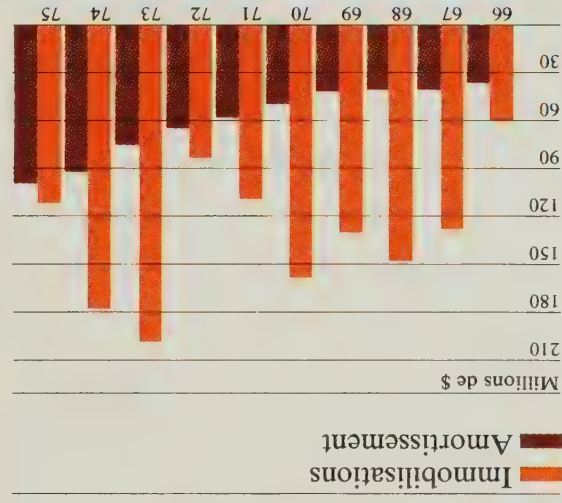
Traitements, salaires et charges sociales; moyenne des effectifs 1966-1975

en milliers % du total

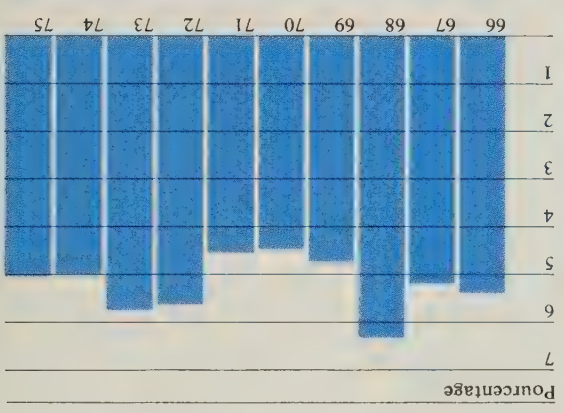
Bénéfice ou perte nets
1966-1975



Immobilisations et amortissement
1966-1975



Rendement des investissements
1966-1975



avantages sociaux a crû de \$45 millions ou 13%, ce qui représente 42% de l'augmentation des dépenses d'exploitation. La montée inévitable du prix des carburants a continué de se faire lourdement sentir. Les dépenses à ce poste ont grimpé de \$31 millions, soit 23%. Or 91% de cet accroissement est attribuable à la hausse de prix, le reste s'expliquant par le développement de l'exploitation. Les charges d'amortissement se sont élevées de \$7 millions ou 8%, en raison de l'arrivée en 1975 de nouveaux appareils et de l'utilisation sur toute l'année d'appareils reçus en 1974. Les intérêts de la dette à long terme ont dépassé le chiffre de l'exercice précédent de plus de \$8 millions, soit 15%. Cette augmentation, presque entièrement due au volume accru de la dette à long terme, a été limitée au strict minimum grâce au financement par la vente d'appareils repris en location.

Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration d'Air Canada a l'honneur de vous présenter son rapport pour l'exercice 1975.

Cet exercice s'est soldé par une perte nette de \$12 473 000, ce qui constitue une détérioration de \$3 248 000 par rapport à la perte de \$9 225 000 enregistrée en 1974. Bien que ce soit le déficit le plus important de l'histoire de la Société et le troisième de ces dix dernières années, il doit être replacé dans le contexte de l'ensemble du transport aérien, de nombreuses compagnies étrangères ayant essuyé des pertes substantielles en cette période de fortes tensions économiques.

L'économie canadienne, qui n'avait connu qu'un progrès minime en 1974 après cinq années de croissance satisfaisante, a marqué le pas en 1975, la croissance en termes réels étant nulle. Ce facteur, joint aux difficultés des partenaires commerciaux du Canada, a pesé sur les voyages d'affaires et d'agrément de même que sur le mouvement des marchandises. Par suite, les trafics réguliers passagers et fret de la Compagnie ont régressé chacun de 2%.

Les taux d'inflation toujours élevés, et en particulier une nouvelle et vive montée du prix des carburants, ont fait grimper inévitablement les frais de la Compagnie; ils ont de plus entraîné un manque à gagner en ronger la part de ses ressources que le public peut consacrer au transport aérien.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation ont totalisé \$918 millions en 1975, soit 13% de plus que l'année précédente.

Bien que les effectifs moyens aient été de 21 293 personnes, en baisse de 2% par rapport à 1974, le volume des salaires et

Malgré une baisse de trafic de 2% sur l'ensemble du réseau, le total des recettes des vols passagers réguliers s'est accru de 11%, la recette unitaire par passager-mille payant passant de 6,90¢ à 7,80¢, soit un mieux de 13%. Au réseau intérieur, la recette unitaire a augmenté de 12% et le trafic de 1%. Les lignes du Sud ont également amélioré leur recette unitaire, de 14%, et leur trafic, de 5%, tout comme le réseau États-Unis, qui a enregistré des progrès de 3% et 5% respectivement. Par contre, les recettes des lignes transatlantiques sont restées stables par rapport à l'année précédente, car le gain de la recette unitaire a été presque entièrement effacé par la chute de 12% du trafic. Cette forte contraction du trafic a balayé la croissance modeste des autres secteurs, ce qui explique le déclin de l'ensemble.

Recettes

Les recettes d'exploitation, en hausse de 13%, ont atteint en 1975 le total de \$957 millions.

L'augmentation moyenne de 12% de la recette unitaire a apporté un gain de

recettes de \$102 millions par rapport à

1974. L'expansion du trafic de noëlissement

a contrebalancé la diminution du trafic

régulier et produit un supplément net de

recettes de transport de \$105 millions.

Quant aux recettes diverses, elles ont pro-

gressé de \$4 millions.

Malgré une baisse de trafic de 2% sur

l'ensemble du réseau, le total des recettes

des vols passagers réguliers s'est accru de

11%, la recette unitaire par passager-mille

payant passant de 6,90¢ à 7,80¢, soit un

mieux de 13%. Au réseau intérieur, la

recette unitaire a augmenté de 12% et le

trafic de 1%. Les lignes du Sud ont égale-

ment amélioré leur recette unitaire, de

14%, et leur trafic, de 5%, tout comme le

réseau États-Unis, qui a enregistré des

progrès de 3% et 5% respectivement. Par

contre, les recettes des lignes transatlan-

tiques sont restées stables par rapport à

l'année précédente, car le gain de la recette

unitaire a été presque entièrement effacé

par la chute de 12% du trafic. Cette forte

contraction du trafic a balayé la crois-

sance modeste des autres secteurs, ce qui

explique le déclin de l'ensemble.

Nommés par décret:
 William R. Allen, C.R.

Toronto
 J. F. Cruickshank

Halifax
 G. W. P. Hefflinger
 Winnipeg

Pierre Taschereau, C.R.
 Président du Conseil
 et directeur général interimaire
 R. T. Vaughan, C.R., LL.D.
 Président

P. J. Chartrand

Vice-président
 Personnel et Perfectionnement
 de l'Organisation

M. H. Cochrane
 Vice-président

Finances
 Maurice d'Amours
 Vice-président général

Ventes et Services
 K. J. Davis
 Vice-président

Opérations aériennes
 M. E. Fournier
 Secrétaire

C. H. Glenn
 Vice-président

Planification
 Flotte aérienne
 Pierre Jeanniot

Vice-président
 Informatique
 John W. McGill

Vice-président
 Marketing
 I. E. McPherson

Conseiller juridique général
 K. E. Olson
 Vice-président

Achats et Installations
 L. M. Ravery
 Vice-président

Maintenance
 H. N. Seath
 Contrôleur financier

Direction*

Elus par les actionnaires:
 David A. Anderson, C.R.

Toronto
 Pierre Des Marais II

Montréal
 L. C. L. Jolivet
 Vancouver

André Monast, C.R.
 Québec
 Pierre Taschereau, C.R.

Montréal
 Claude I. Taylor**

Vice-président
 Affaires publiques
 D. C. Tennant
 Vice-président général

Services techniques
 D. Bryce-Buchanan
 Vice-président

Région Est
 J. M. Callen
 Vice-président

Région Centre
 F. C. Eyre
 Vice-président

Région Europe
 J. P. Labrie
 Vice-président

Région États-Unis et Sud
 H. D. Laing
 Vice-président

Région Ouest
 Siège social:
 1, Place Ville-Marie

Montréal H3B 3P7
 (Québec)

Coup d'œil sur l'exercice

	1975	1974	Variation %
<i>Résultats financiers</i>			
Recettes d'exploitation	\$ 957 180 000	\$848 582 000	13
Frais d'exploitation	917 876 000	814 726 000	13
Bénéfice net (perte)	(12 473 000)	(9 225 000)	11
Investissements en fin d'exercice	1 042 854 000	937 616 000	11
Rendement des investissements	5.1%	5.0%	
<i>Exploitation</i>			
Passagers-milles payants* (000)	10 110 076	10 268 087	(2)
Coefficient d'occupation passagers*	58%	64%	
Recette par passager-mille payant*	7.78¢	6.90¢	13
Tonnes-milles offertes totales (000)	3 075 120	2 820 776	9
Frais d'exploitation par tonne-mille offerte	29.85¢	28.88¢	3
Effectifs en fin d'exercice	20 589	21 167	(3)
* Services réguliers seulement			

Définitions

- 2 Conseil d'administration - Direction
- 3 Rapport du Conseil d'administration
- 13 Etat du revenu et des bénéfices non répartis
- 14 Bilan - Rapport des vérificateurs
- 16 Evolution de la situation financière
- 17 Notes explicatives
- 20 Principales statistiques
- 22 Escapes d'Air Canada des dix dernières années

Coefficient de chargement global

$$\text{Rapport } (\%) = \frac{\text{tonnes-milles payantes}}{\text{tonnes-milles offertes}} \times 100$$

Coefficient d'occupation passagers

$$\text{Rapport } (\%) = \frac{\text{passagers-milles payants}}{\text{sièges-milles offerts}} \times 100$$

Marge d'exploitation

Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage des recettes d'exploitation.

Passagers-milles payants

Mesure du trafic passagers. Produit du nombre total de passagers payants par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Recette unitaire

Recette moyenne par passager-mille payant ou par tonne-mille payante.

Rendement des investissements

Bénéfice net, après impôt sur le revenu et charge nette d'intérêts avant impôt sur le revenu, exprimé en pourcentage de la moyenne des investissements. Les investissements sont la somme de la dette à long terme et de l'avoir des actionnaires.

Sièges-milles offerts

Mesure de la capacité en passagers. Produit du nombre total de places mises à la disposition des passagers payants par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles fret

Tonnes-milles messageries

Tonnes-milles poste

Mesures du trafic marchandises. Produit du nombre de tonnes transportées par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles offertes

Mesure de la capacité totale. Produit du nombre de tonnes offertes pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles payantes

Mesure du trafic total. Produit du nombre total de tonnes payantes tous trafics transportés par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.



AIR
CANADA



Rapport annuel
1975